

物流関連データ

急激に進む国際貨物船の大型化

コンテナ船の大型化

8,000個積みの超大型コンテナ船が出現している。

超大型コンテナ船の出現～8,000個積コンテナ船の出現～

発注者	船型×隻数	竣工	造船所
日本郵船(日本)	8,100TEU×4	2006年度末～07年度末	現代重工
	8,120TEU×4	2007年度	IHIMU
商船三井(日本)	8,100TEU×4	2007年後半	三菱重工
川崎汽船(日本)	8,120TEU×5	2006年後半～07年初め	IHIMU
P&Oネドロイド(イギリス)	8,152TEU×8	2004年末以降	IHIMU
OOCL(中国)	8,063TEU×12	～2007年	三星重工
CMA-CGM(フランス)	8,200TEU×8	2004年～2006年	現代重工
陽明海運(韓国)	8,000TEU×4	2006年～2007年	現代重工
MSC(スイス)	8,400TEU×4	2006年後半	大宇造船海洋
ノードキャピタルのリベリア子会社	8,200TEU×5	2006年	現代重工
	9,200TEU×8	2006年以降	三星重工
シースパン(カナダ)	8,076TEU×2	2004年半ば～2005年	
コンティ・レーライ(ドイツ)	8,073TEU×8	2005年後半～2006年	三星重工
	9,200TEU×9	2006年～2007年	三星重工
CPオフフェン(ドイツ)	8,100TEU×6	2005年	韓進重工
	8,000TEU×3	2005年	韓進重工
ノードビエ・ファーモーゲン(ドイツ)	8,400TEU×5	2005年	大宇造船海洋
ER Schiffahrts(ドイツ)	8,400TEU×4	～2007年7月	現代重工
コスタマーレ(ギリシャ)	8,474TEU×5	2006年以降	現代重工
CSC(中国)	8,076TEU×1	(不明)	三星重工
Danaos Shipping Co., Ltd.(ギリシャ)	8,076TEU×2	(不明)	三星重工

全111隻

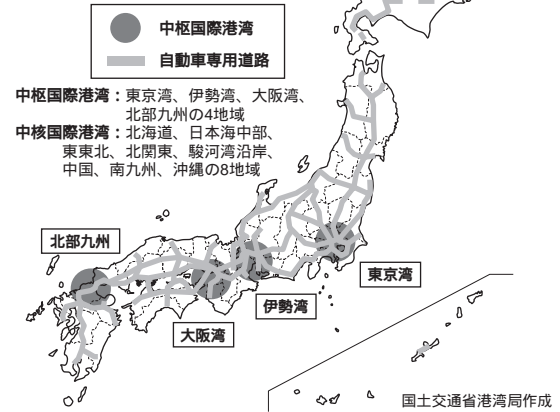
国土交通省港湾局作成(2004年12月現在)

超大型コンテナ船には大水深岸壁が必要

6,800TEU級(現在日本に寄港している最大のコンテナ船) → 標準岸壁水深15m

8,000TEU級(現在建造中の超大型コンテナ船) → 標準岸壁水深16m

中枢・中核国際港湾の拠点的配置



バルク船の大型化

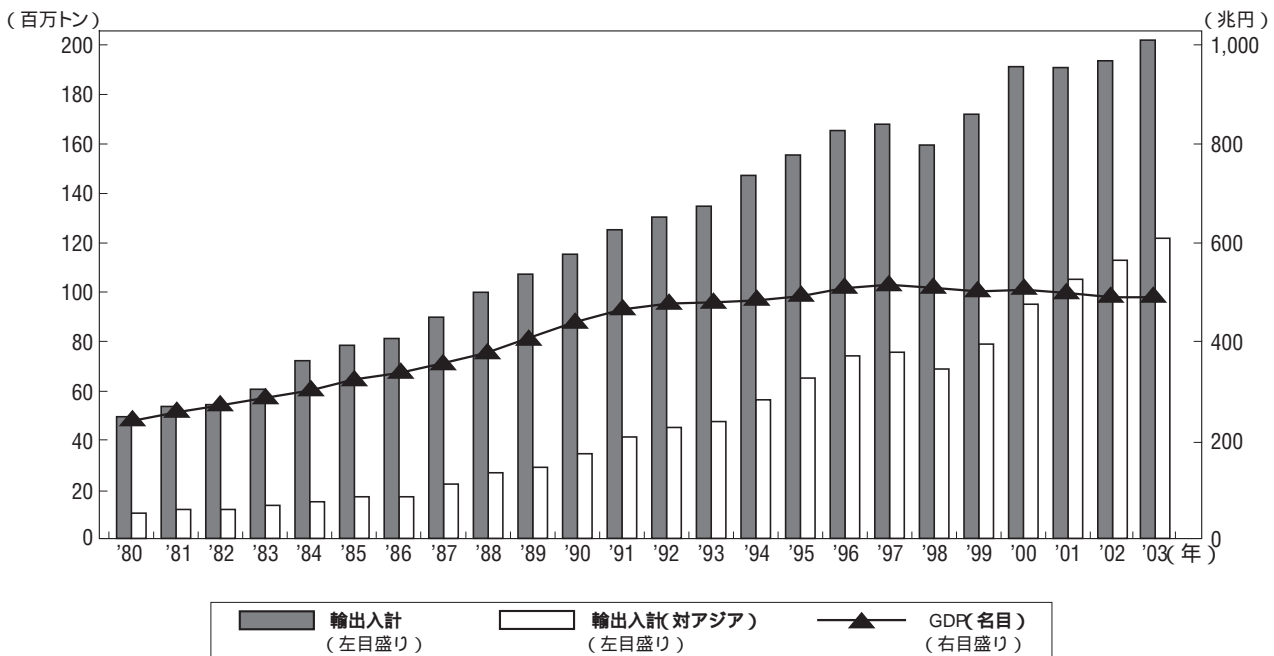
大型鉱石船はこれまで23万重量トン型が主流だったが、30万重量トンを上まわる超大型船の新造発注が相次いでいる。なお、30万重量トンの喫水は約21～22mと言われている。

超大型鉱石船の新造発注残

船社	船型(DWT)	竣工	荷主
商船三井	320,000	'07年後半	新日本製鉄
"	300,000	'08年後半	JFEスチール
"	300,000	'08～'09年	宝山鋼鉄
"	320,000	'09年後半	新日本製鉄
川崎汽船	300,000	'08年後半	JFEスチール
"	300,000	'09年	伊ILVA
"	300,000	'09年	新日本製鉄
新和海運	300,000	'09年1月	新日本製鉄

出典: 日本海事新聞(H16.6.30)

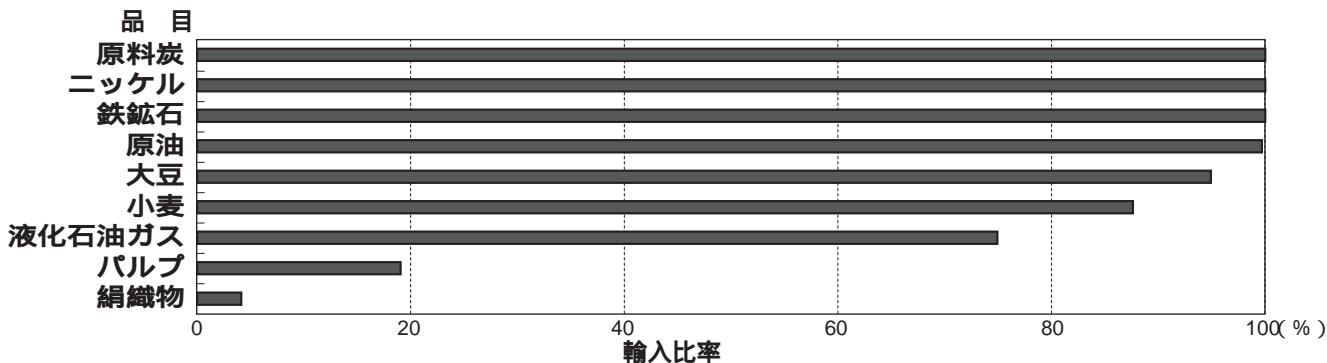
対アジアを中心とする我が国のコンテナ輸出入貨物量の増加



出典: GDP; 内閣府経済社会総合研究所、コンテナ貨物量; 国土交通省港湾局調べ

海外に依存する原材料

主要商品の輸入比率

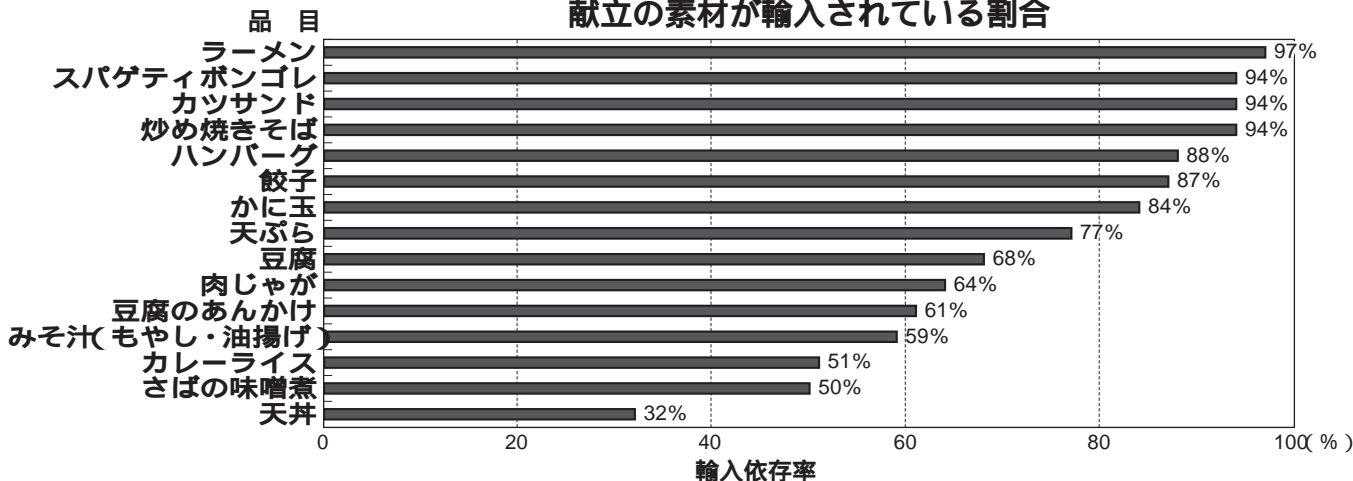


資料：経済産業省資源エネルギー庁「エネルギーバランス表（2002年度）」(http://www.enecho.meti.go.jp/info/statistics/2002.xls)
 経済産業省資源・エネルギー庁「統計確報（H16.6.11）」(http://www.meti.go.jp/statistics/index.html)
 農林水産省総合食料局「食料需給表 平成14年度」、日本関税協会「日本貿易月表 2002.12」
 経済産業省経済産業政策局「繊維・生活用品統計年報 平成14年」、経済産業省経済産業政策局「紙・パルプ・プラスチック・ゴム製品統計年報 平成14年」
 注) 輸入比率 = 輸入量 / (輸入量 + 国内生産量)

日常生活と港湾

世界の国から食卓へ

献立の素材が輸入されている割合

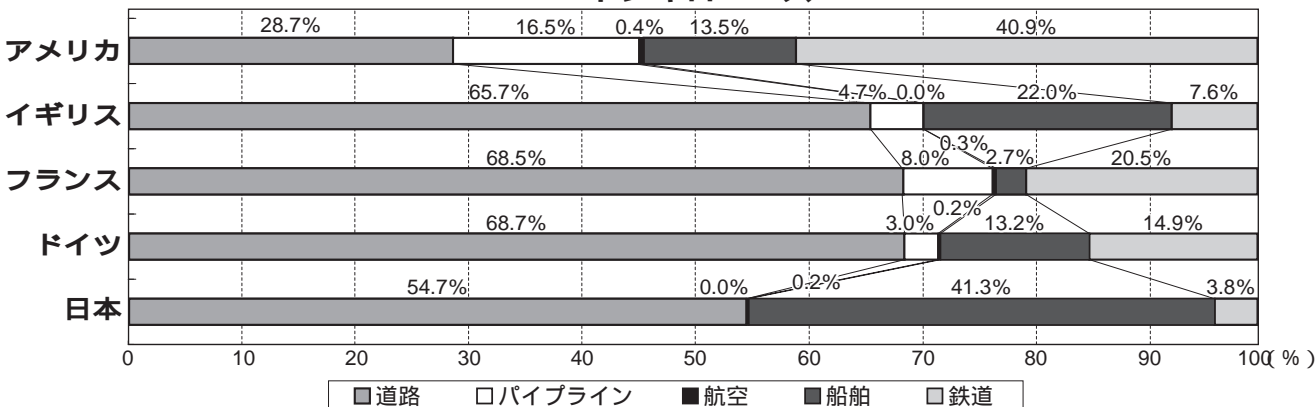


資料：農林水産省食料自給率早見ソフト（平成14年度版）により作成

国内貨物輸送の海運分担率

国内貨物輸送量の輸送機関別分担率の国際比較

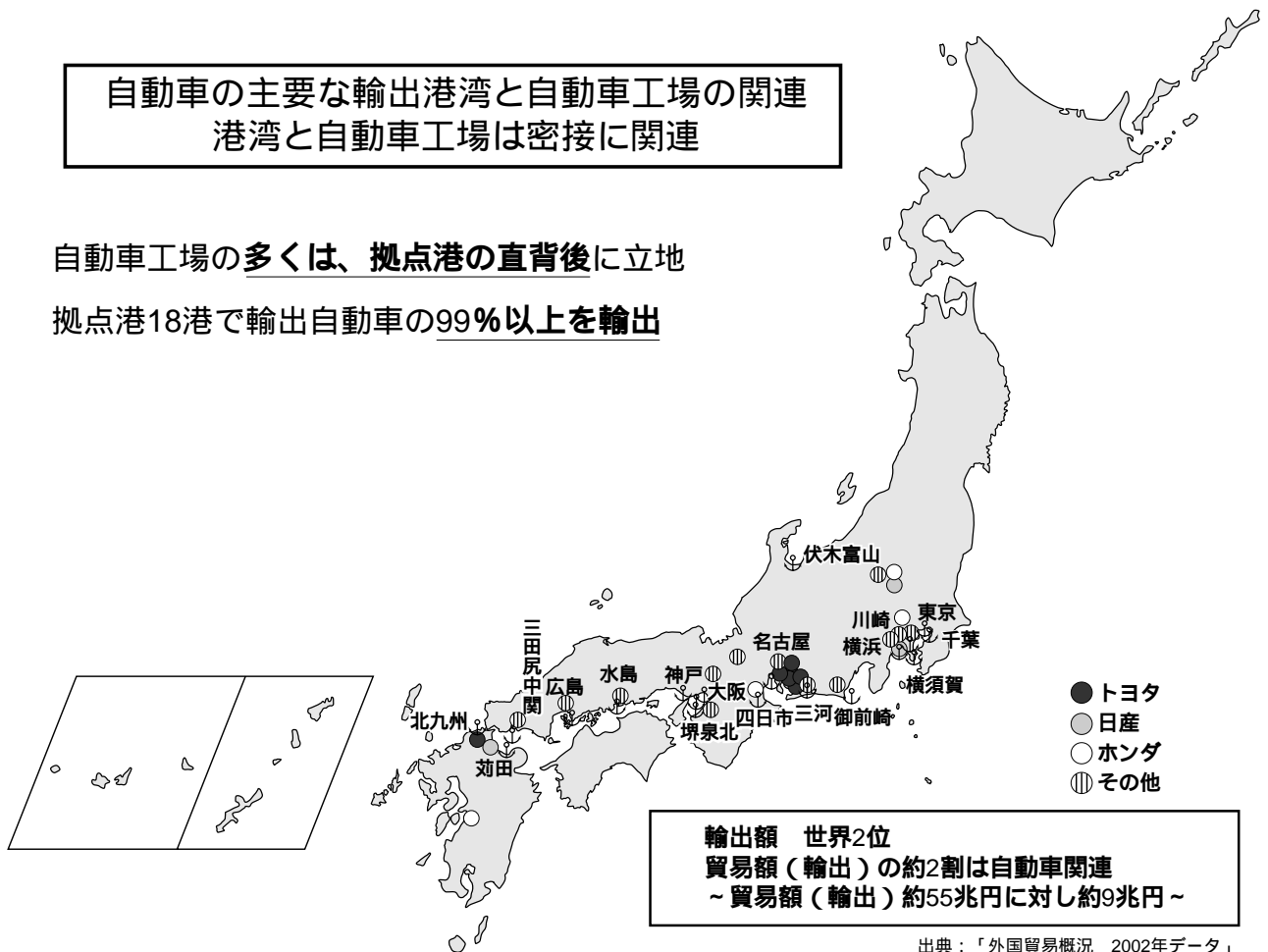
トンキロベース



資料：国土交通省総合政策局情報管理部「海外交通統計 平成15年度版」
 注1) 日本は2002年度、他の国は2000年の数値。
 2) フランスの航空は1999年～1996年が不明のため、1995年の数値を採用。イギリスの航空貨物は不明である。
 3) イギリスの船舶は2000年が不明のため、1999年の数値を採用。

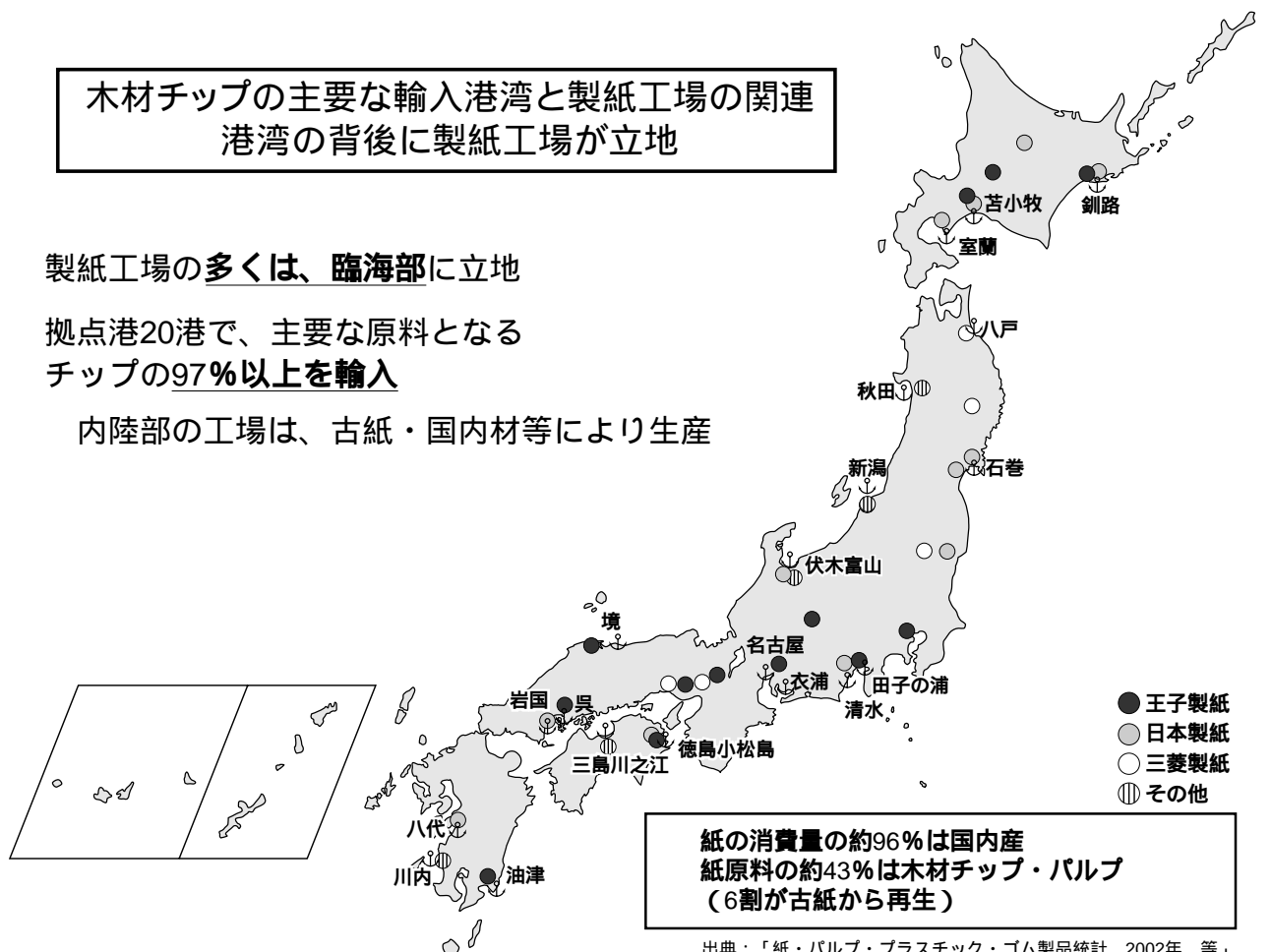
自動車の主要な輸出港湾と自動車工場の関連
港湾と自動車工場は密接に関連

自動車工場の多くは、拠点港の直背後に立地
拠点港18港で輸出自動車の99%以上を輸出



木材チップの主要な輸入港湾と製紙工場の関連
港湾の背後に製紙工場が立地

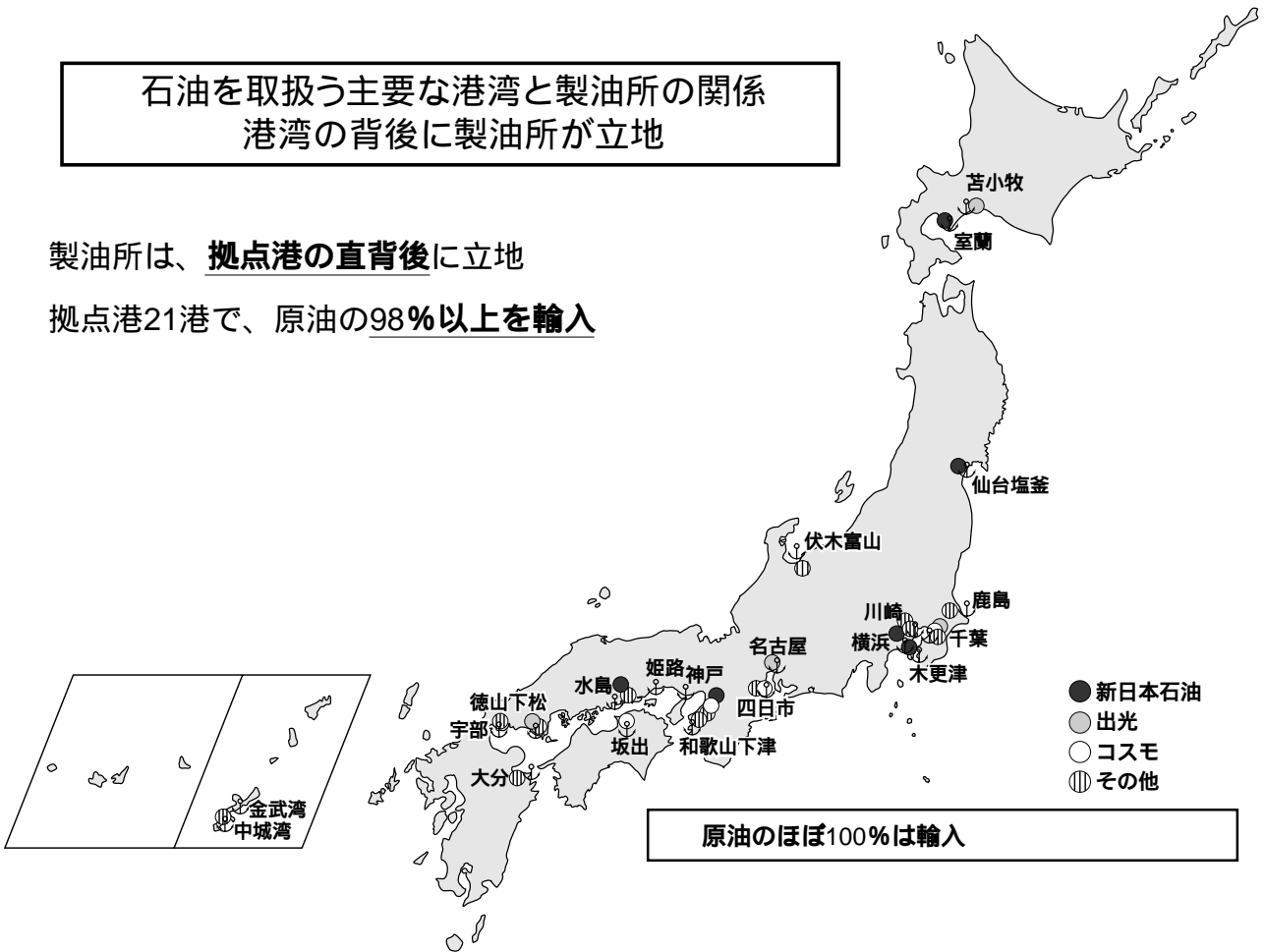
製紙工場の多くは、臨海部に立地
拠点港20港で、主要な原料となる
チップの97%以上を輸入
内陸部の工場は、古紙・国内材等により生産



石油を取扱う主要な港湾と製油所の関係
港湾の背後に製油所が立地

製油所は、拠点港の直背後に立地

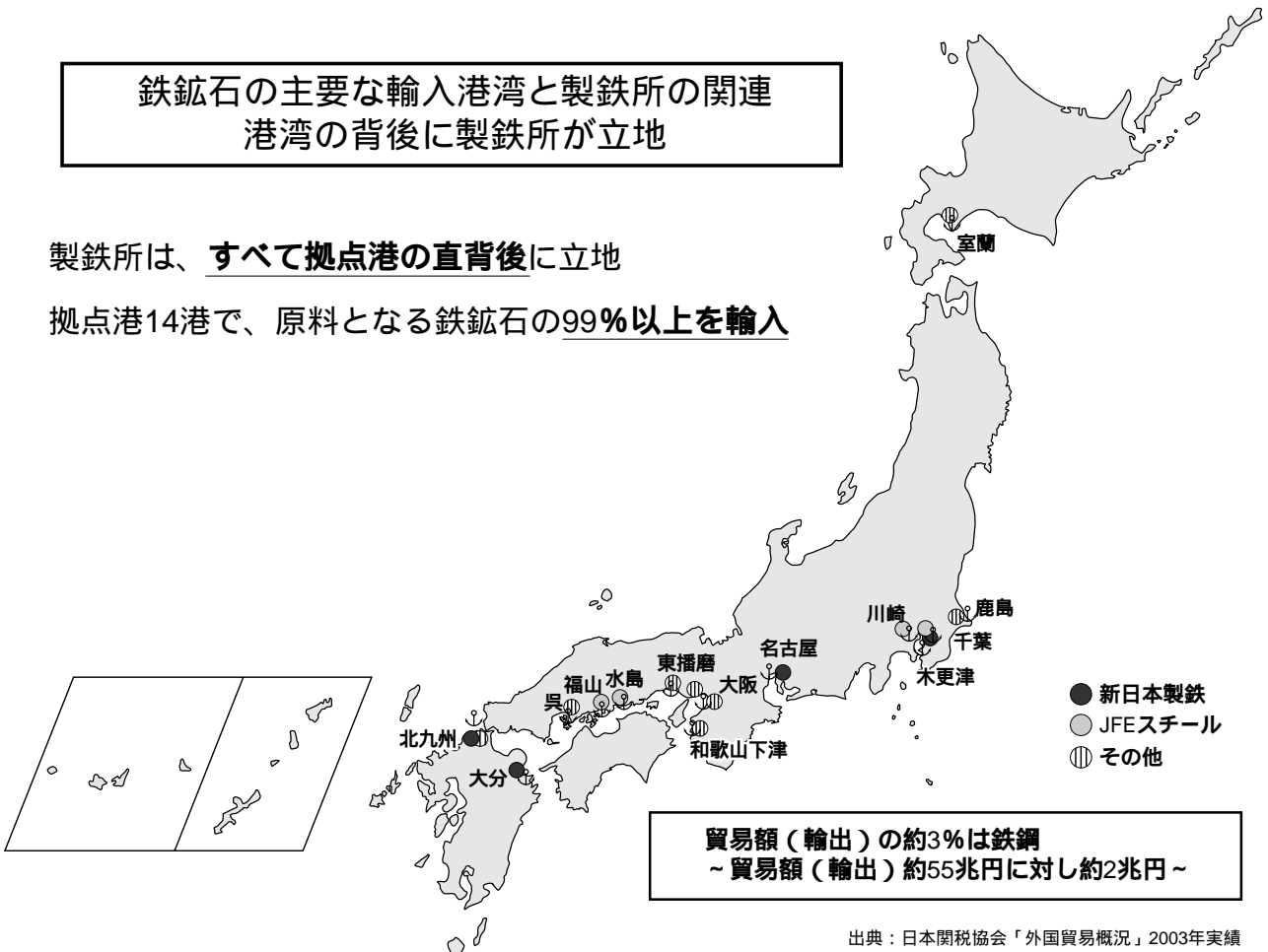
拠点港21港で、原油の98%以上を輸入



鉄鉱石の主要な輸入港湾と製鉄所の関連
港湾の背後に製鉄所が立地

製鉄所は、すべて拠点港の直背後に立地

拠点港14港で、原料となる鉄鉱石の99%以上を輸入



出典：日本関税協会「外国貿易概況」2003年実績